

Les Congolâtres

Bulletin philatélique bimestriel
diffusé GRATUITEMENT par email sous PDF
Février – avril – juin – août – octobre - décembre

NUMERO 13 - décembre 2014



Compagnie des chemins de Fer du Congo supérieur aux grands Lacs africains

CONTACTS : *Thomas & Philippe* ***LINDEKENS*** – *lindekens.bogaerts@skynet.be*


Lindekens Thomas


Herreweghe Jean


Vander Marcken Luc


Lindekens Philippe

SOMMAIRE

EDITORIAL

Chers lecteurs,
Nous sommes heureux de vous présenter ce 13ème numéro "Les Congolâtres" de décembre 2014. Et donc cela fait deux ans que nous avons lancé ce bulletin. Durant cette seconde année, nous avons réalisé 5 bulletins et 1 numéro spécial soit 13 articles qui font un total de +-200 pages.
Nous sommes toujours ravis de recevoir vos encouragements et vos avis. Encore un tout grand merci à vous.

Nous vous présentons déjà nos meilleurs vœux pour 2015 – bonne lecture à tous.

Dear readers,
We are happy to present you the 13th " Les Congolâtres " of December, 2014. It has been two years since we launched this bulletin. During this second year, we realized 5 bulletins and 1 special issue with 13 articles for a total of + 200 pages.
We are always delighted to receive your encouragements and your notices and thank you all.
Receive already you our best wishes for 2015 - good reading to all.

Geachte lezers,
Wij verheugen ons u deze 13e " Les Congolâtres " van December 2014, voor te stellen. Het is nu twee jaar geleden dat we met dit tijdschrift begonnen. Tijdens dit tweede jaar brachten we 5 tijdschriften en 1 speciaal nummer voor met 13 artikelen voor een totaal van + 200 pagina's.
Uw aanmoedigingen en opmerkingen zijn steeds welkom en wij danken U allen ervoor.
Wij wensen U een gelukkig nieuwe jaar 2015 en een goeie lezing.

Les Colis postaux de la C.F.L.



Par Jean Herreweghe

I. La compagnie

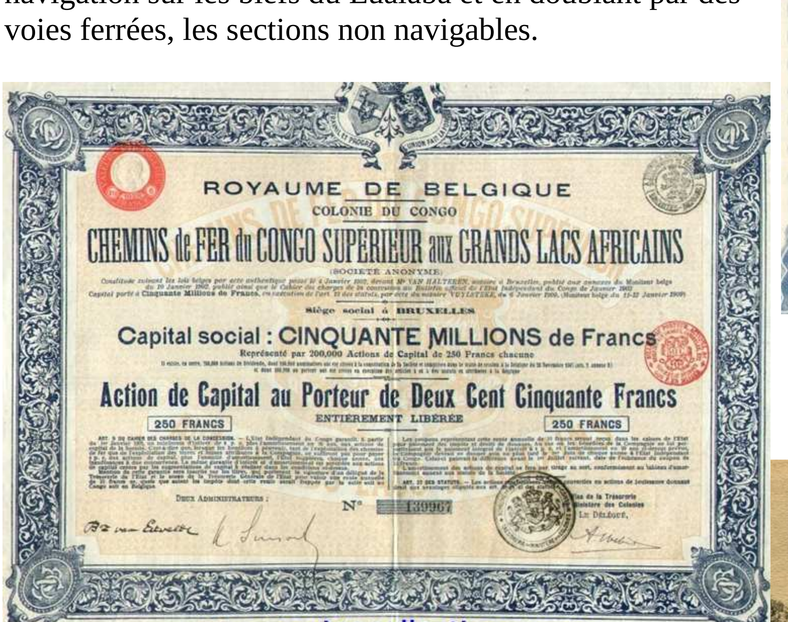
1. Historique

La COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU CONGO SUPÉRIEUR AUX GRANDS LACS AFRICAINS, en abrégé C.F.L. fut constituée en 1902.

Lors de sa création, le C.F.L. avait pour objet la construction de deux chemins de fer: l'un reliant le fleuve Congo - aux environs de Stanleyville - au lac Albert, et l'autre assurant la jonction entre le fleuve Congo - à Nyangwe - et le lac Tanganyika.

Au cours de la même année, la découverte d’importants gisements miniers du Katanga amena la modification de ces plans. Le C.F.L. fut chargé de relier sans délai, le Katanga à Stanleyville, en créant des services de navigation sur les biefs du Lualaba et en doublant par des voies ferrées, les sections non navigables.







2. Les travaux ferroviaires :

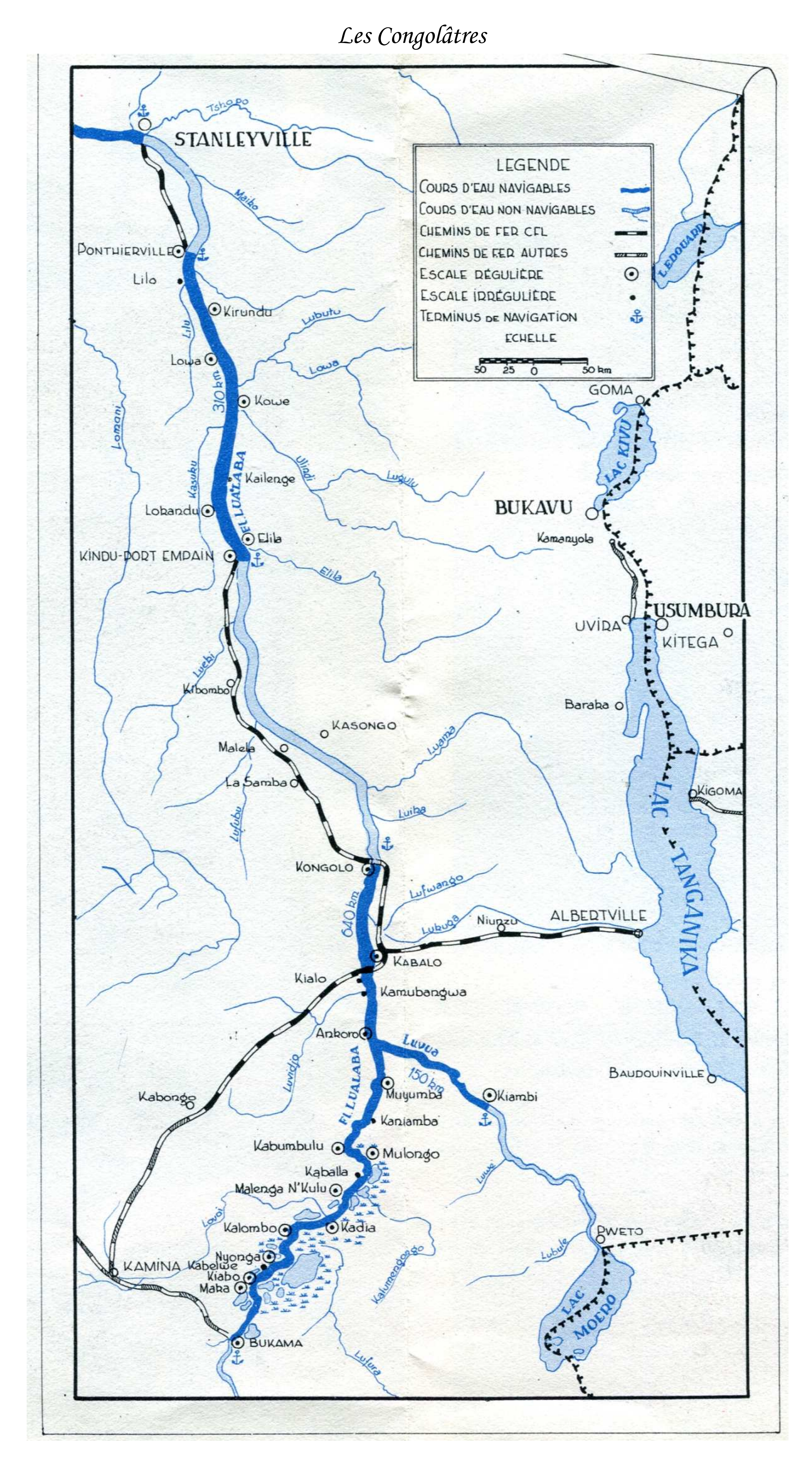
La voie ferrée, de STANLEYVILLE à PONTHIERVILLE, d'une longueur de 125 km, fut construite de 1903 à 1906.

De PONTHIERVILLE à KINDU, le Lualaba est à nouveau navigable sur une distance de 310 km. Au delà, la navigabilité étant de nouveau interrompue, la construction d'un deuxième tronçon ferré fut entamée, dès 1906, entre KINDU et KONGOLO.

En amont de KONGOLO, le Lualaba est navigable sans interruption jusqu'a BUKAMA (640 km), point de rencontre avec le chemin de fer B.C.K. Cette jonction fut effectuée le 22 mai 1918. La *voie nationale* était ouverte, du Katanga jusqu'à Matadi, via Stanleyville.
En 1911, fut construit l'embranchement KABALO - ALBERTVILLE, et le lac Tanganyika fut ainsi atteint en 1915.

L'importance du trafic sur la section fluviale KONGOLO - KABALO devint telle que l'on dut songer bientôt a réunir ces deux têtes de rail. En juillet 1937, les travaux furent entamés et la ligne inaugurée en décembre 1939.
Afin d'accélérer le trafic, le C.F.L. projetaient de relier Ponthierville à Kindu-Port Empain par voie ferrée, ce qui entre autres offrait l'avantage capital d'éviter les entraves que présente à la navigation le bief moyen à la période des basses eaux du Lualaba. Cette liaison ferrée de 320 kilomètres environ réunirait en un seul tronçon le réseau ferré C.F.L., qui atteindrait ainsi 1.169 km. Ce projet vit toutefois sa réalisation différée au profit d'un autre, la liaison KAMINA - KABALO. Construit entre 1952 et 1956, ce projet reliait KABALO à KABONGO et permettait la liaison à KABONGO vers KAMINA et tout le réseau du K.D.L. .


Pont du Chemin de fer des Grands Lacs (Entre Kindu et Kibombo)


STANLEYVILLE
LEGENDE
COURS D'EAU NAVIGABLES
COURS D'EAU NON NAVIGABLES
CHEMINS DE FER CFL
CHEMINS DE FER AUTRES
ESCALE RÉGULIÈRE
ESCALE IRRÉGULIÈRE
TERMINUS DE NAVIGATION
ECHELLE
50 25 0 50 km
Tshopo
Maiko
PONTHIERVILLE
Lilo
Kirundu
Lubutu
Lilu
Lowa
Lowa
310 km
Kowe
Lomani
Kasuku
FL. LUALABA
Kailenge
Ulindi
Lugulu
Lokandu
Elila
KINDU-PORT EMPAIN
Elila
Luebi
Kibombo
KASONGO
Malela
Luama
La Samba
Lufubu
Luiba
KONGOLO
Lufwango
640 km
Lubuga
Niunzu
ALBERTVILLE
KABALO
Kialo
Kamubangwa
Ankoro
Luvua
150 km
Luvidjo
FL. LUALABA
Muyumba
Kiambi
Kabongo
Kaniamba
Kabumbulu
Mulongo
Kaballa
Malenga N'Kulu
Luvwe
Lovoi
Kalombo
Kadia
PWETO
Nyonga
Lubule
KAMINA
Kabelwe
Kiabo
Maka
Kalumengongo
LAC MOERO
BUKAMA
Lufira
GOMA
L. EDOUARD
LAC KIVU
BUKAVU
Kamanyola
USUMBURA
UVIRA
KITEGA
Baraka
KIGOMA
LAC TANGANIKA
BAUDOUINVILLE

3. Les caractéristiques du réseau :



Rappelons que le fleuve Congo en amont de Stanleyville change son nom en celui de Lualaba.

Les C.F.L. exploitaient un réseau se composant comme celui de I'OTRACO, de voies ferrées et de voies navigables.

Ce réseau comprenait:

1. - Un tronçon ferré de 125 kilomètres de Stanleyville à Ponthierville.

2. - Un bief fluvial de 310 kilomètres de Ponthierville à Kindu-Port Empain qui fut exploité dès 1906 et qui porte le nom particulier de « bief moyen ».

3. - Un tronçon ferré de 714 kilomètres de Kindu-Port Empain à Albertville.
Ce tronçon fut construit comme suit :
a) de 1907 à 1910, - la section Kindu-Port Empain à Kongolo soit 355km.
b) de 1911à 1915, - la section Kabalo-Albertville soit 273 km.
c) de 1937 à 1939, - la section Kongolo-Kabalo qui assure la jonction des deux sections précédentes et qui est longue de 86 km.
d) en 1922, - un raccordement de 10 km relia Kibombo-Gare à Kibombo-Rive où la société exploite un bief de 110 km., de Kibombo-Rive à Kasongo, dit « bief intermédiaire ».

4. - Un bief fluvial de 640 kilomètres de Kongolo à Bukama mis en exploitation en 1911 e t qui porte le nom de « bief supérieur »; ce bief est complèté par la partie navigable de la Luvua d'Ankoro à Kiambi, de 150 kilomètres de long.

5. - Deux lignes de navigation sur le lac Tanganyika de 665 kilomètres au total, et qui sont :
a) vers le nord : d'Albertville à Usumbura soit 345k km. :
b) vers le sud : d'Albertville à Moliro, soit 320 km.

6. - Un tronçon ferré de 245 kilomètres reliant Kabalo à Kabongo, inauguré le 15 avril 1956.



Le réseau des C.F. L. comportait :
voies ferrées : 1.159 km.
voies fluviales: 1. 210 km.
lignes de navigation : <u>665 km.</u>
soit au total : 3.034 km.
L'écartement des voies était métrique (1,00 m).

4. La jonction Kamina - Kabalo.

A. Le projet et son exécution

Le bief navigable KABALO - BUKAMA (565 km), sur le Lualaba, ne répondait plus aux exigences du trafic. Celui-ci demandait un mode d'acheminement, régulier et de capacité suffisante des marchandises vers le Katanga et le lac Tanganyika ou en provenance de ces régions. Seul un chemin de fer pouvait porter remède aux déficiences du système en vigueur jusqu'alors.
Dès 1919, il fut question d'une liaison entre les deux réseaux. II fallut cependant attendre 25 ans pour que ce projet devienne réalité.

C'est en 1949 qu'un Syndicat d'études B.C.K. — C.F.L. se constitue en vue de déterminer la trace de la ligne qui devait relier les deux réseaux. On choisit KAMINA, d'une part, KABALO, de l'autre, comme extrémités de la nouvelle voie.

Les travaux sont entamés en octobre 1952; le B.C.K. se chargea de construire la ligne KAMINA - KABONGO, soit 200 km; le C.F.L. construisit le tronçon KABALO - KABONGO, soit 245 km. Un grand ouvrage d'art fut prévu pour enjamber le Lualaba, à 10 km au sud de Kabalo : un pont de 750 m, à proximité du petit village de ZOFU.

Les travaux progressaient rapidement et la jonction des rails eut lieu, à Kabongo, en juillet 1955. II faut cependant attendre l'achèvement du pont à Zofu en avril 1956 avant de pouvoir mettre la ligne en circulation. L'inauguration officielle en présence du Ministre des Colonies Buisseret eut lieu le 9 août 1956.



B. Le 15 avril 1956.

Le 15 avril marqua une date importante dans l'histoire des transports en Afrique. Ce jour-la eut lieu la jonction entre les deux réseaux B.C.K. et C.F.L. et leurs 187 gares purent assurer entre elles un trafic sans rupture de charge.

Désormais, ces réseaux firent partie d'un ensemble de 33.000 km de voies ferrées reliant LE CAP, LOURENCO-MARQUES, BEIRA, LOBITO, PORT-FRANCQUI, ALBERTVILLE.

C. Un problème délicat.

Cette liaison des réseaux B.C.K. et C.F.L a posé un problème délicat à la Compagnie C.F.L. : celui d'un changement d'écartement.

Le B.C.K. utilisait l'écartement de 1,067 m, le plus répandu en Afrique. Le C.F.L., par contre, avait construit son réseau à voie métrique (1 m). Le problème consistait à changer cet écartement sur tout le réseau C.F.L. pour le porter de 1 m a 1,067 m. Cette transformation devait également s'appliquer au matériel roulant : locomotives, voitures, wagons.

Le C.F.L. ne fut pas pris au dépourvu. Depuis de longues années déjà, en vue de cette future liaison avec le B.C.K., toutes les commandes de matériel passées par le C.F.L. étaient faites en prévision d'une transformation qui permettrait l'adaptation à l'écartement de 1,067 m.
Le travail le plus remarquable fut la réalisation de ce changement d'écartement sur le tronçon de 714 km de ligne principale entre Kindu et Albertville, plus une centaine de km de voies de garage, ports et ateliers, et celui de tout le matériel roulant.

Les phases préparatoires avaient exigé plus de deux ans de travail méthodique, conduit de façon à éviter toute répercussion visible sur le trafic. Mais la chose devenait évidemment impossible lors de l'attaque finale au cours de laquelle le rail devait être déplacé en bloc, tous les aiguillages remaniés, ainsi que tous les trains de roues et mécanismes des locomotives, wagons et voitures adaptés.

Grace à un planning fort bien étudié par les services d'Afrique et à l'émulation extraordinaire qui régna jour et nuit entre les 110 Européens et les 3.000 ouvriers des chantiers, le trafic ferroviaire ne fut interrompu que pendant <u>six jours</u>, au début du mois de septembre 1956. L'opération fut un plein succès.

L'une des 29 équipes de la voie ripant le rail au nouvel écartement. (MRAC)



5. Le matériel ferroviaire :

Les wagons en usage sur le réseau C.F.L. étaient de construction moderne, à boggies, et d'une capacité de 25 à 40 tonnes.
Les voitures de première classe étaient climatisées. Jusqu'aux années '50, le C.F.L. n'avait, en service, que des locomotives à vapeur utilisant exclusivement du bois de chauffage. Le prix de revient de ce dernier ayant fortement augmenté suite de la hausse des salaires et du coût du transport dû à l'éloignement des zones boisées, le C.F.L. chercha à renouveler son matériel de traction. Le choix s'est porta sur les locomotives diesels-électriques.

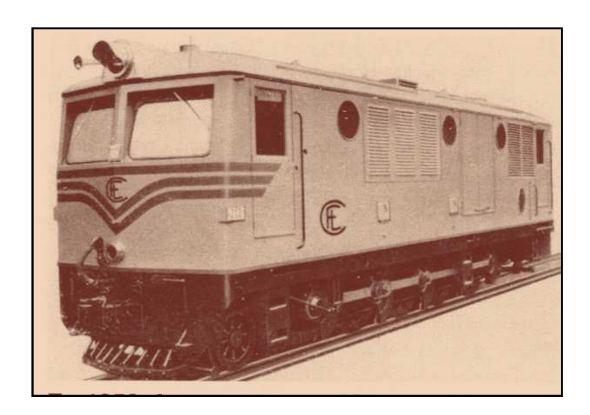
Le matériel comportait vers la fin des années '50, outre l'ancien :

- 4 locomotives à vapeur Mikado (plus 65 anciennes).
- 6 locomotives diesels-électriques.
- 2 locomotives de manœuvre diesel.
- 100 wagons de 42 tonnes (plus 600 anciens, de 10 a 20 t).
- 2 wagons frigorifiques.
- 2 wagons-citernes.

Un certain nombre de voitures pour voyageurs (plus 40 anciennes).



LOCOMOTIVE « MIKADO »

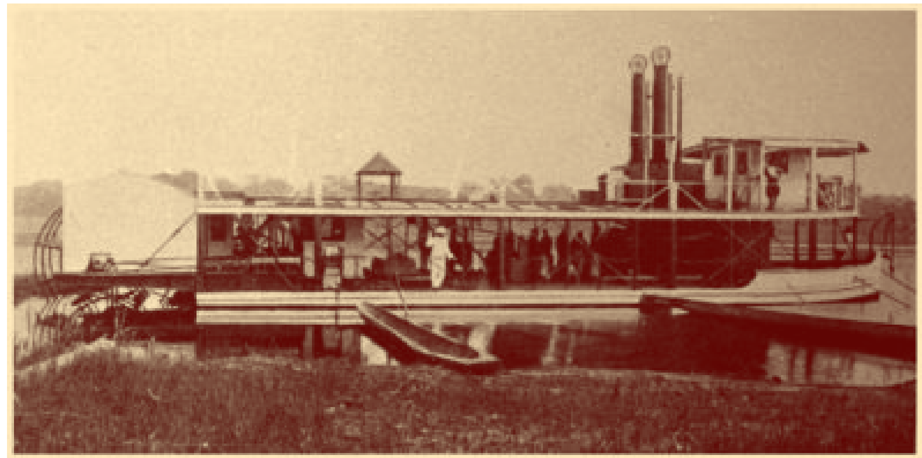


Locomotive Diesel-hydraulique type 1-D-0

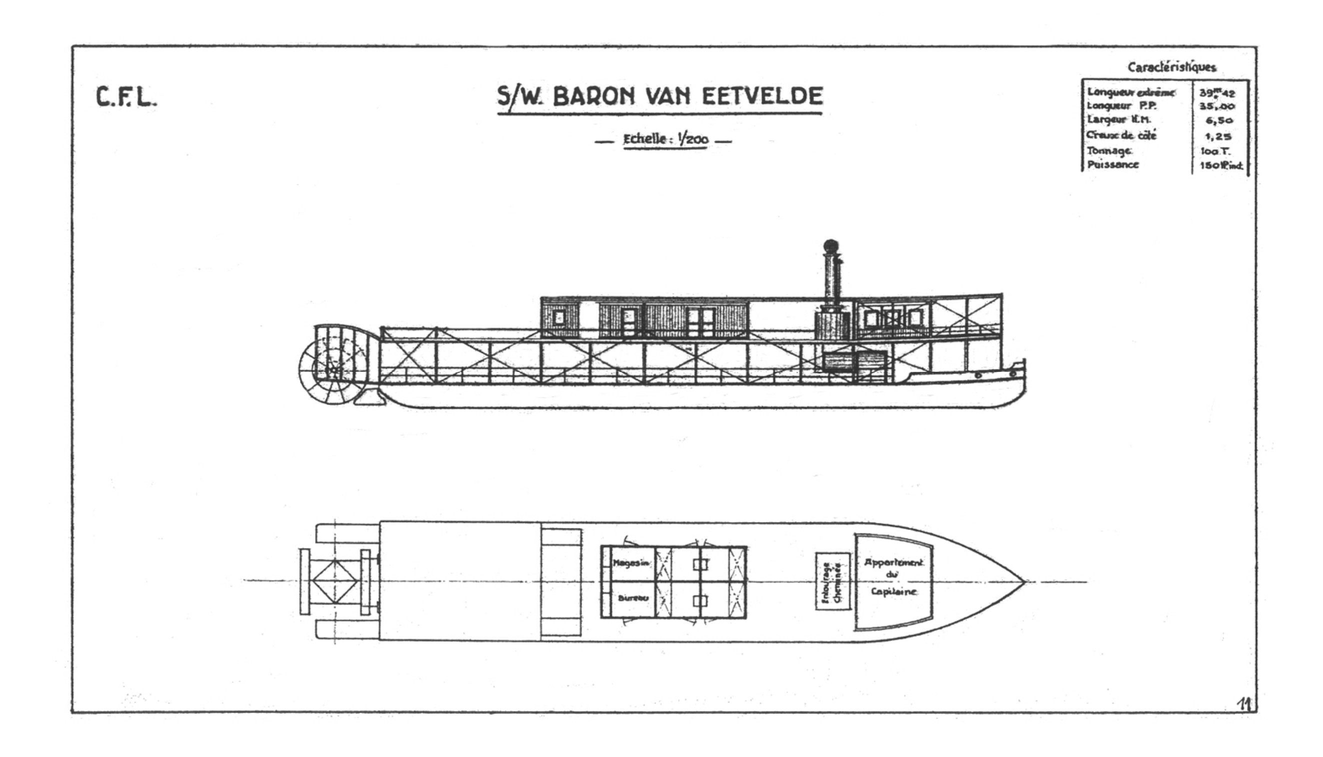
6. Le matériel navigant :

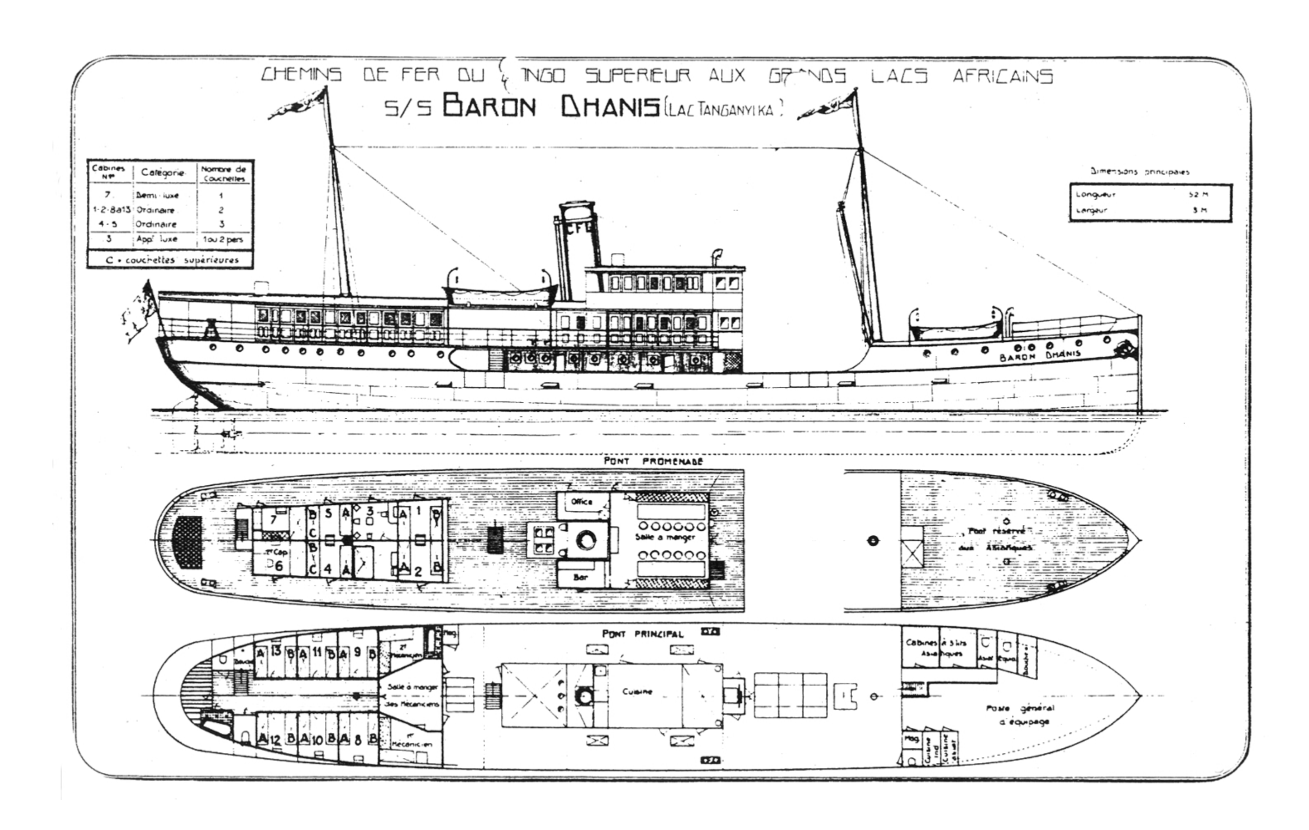
En 1959, les services de navigation exploités par le C.F.L. sur les deux biefs navigables du Lualaba et le Lac Tanganyika comptait un total de 153 unités, dont 32 automoteurs d'une puissance totale de 8.423 ch., dont 3.388 ch. pour les moteurs diesel. La capacité de la flotte était alors de 30.184 tonnes. (cfr. Le rail au Congo Belge, tome III)

S.S. Baron van Eetvelde (1906)
Premier steamer du C.F.L.



Quelques exemples d'unités navigantes dont les oblitérations sont connues:







S.S. Prince Charles.



S.S. Louis Cousin.

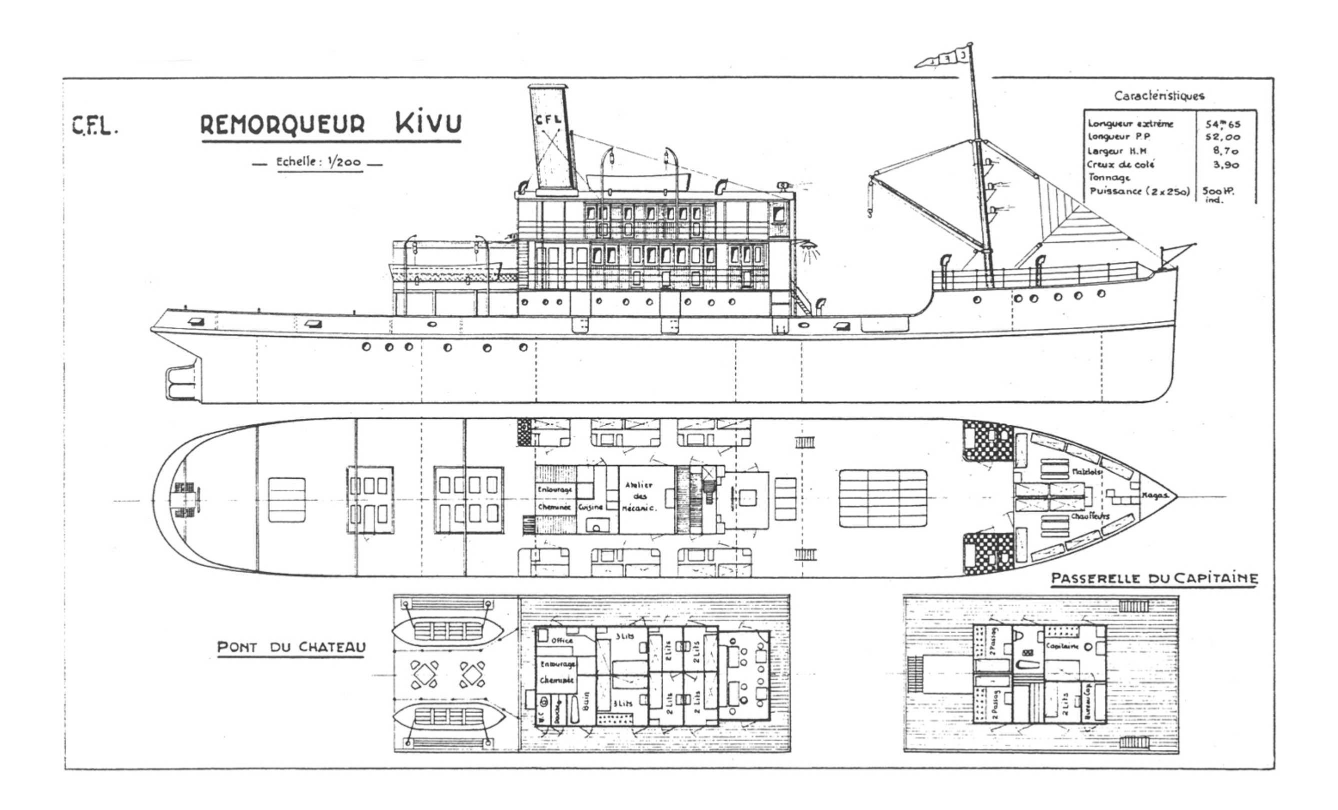




S.S. Duc de Brabant.



Remorqueur Kivu.



7. évolution du trafic :

Années	Tronçon Stanleyville - Ponthierville	Tronçon Kindu - Albertville
1945	91.500 tonnes	142.300 tonnes
1950	125.000 tonnes	192.000 tonnes
1955	208.500 tonnes	331.000 tonnes

8. Après l'indépendance (6 juin 1960).

- 1960, lors de l'indépendance, la compagnie CFL devient *Société Congolaise des Chemins de Fer des Grands Lacs.*

- 1967, la compagnie CFL devient *Office Congolais des Chemins de Fer des Grands Lacs.*

- 1974 : fusion des Sociétés de chemins de fer KDL, CFL, (Office congolais des chemins de fer des Grands Lacs), CVZ (Chemins de fer vicinaux du Zaïre), CFMK (Chemin de fer Matadi-Kinshasa) et CFM (Chemin de fer du Mayombe) en *Société nationale des chemins de fer zaïrois (SNCZ).*

- 1991 : dissolution de la SNCZ, création de la *SNCZ/Holding* et des *filiales OCS* (Office des chemins de fer du Sud), *SFE* (Société des chemins de fer de l'Est) et *CFU* (Office des Chemins de fer des Uele).

- 1995 : en novembre 1995, dissolution de la SNCZ/Holding et de ses filiales et signature d'un accord cadre cédant l'exploitation des chemins de fer à une société privée dénommée *Sizarail*, laquelle a été dissoute en 1997.

- 1997 : reprise de toutes les activités par la *SNCC.*



Arrivée de train SNCC en gare de Kalemie (ex-Albertville) (2014).

II. Les colis-Postaux du C.F.L. :



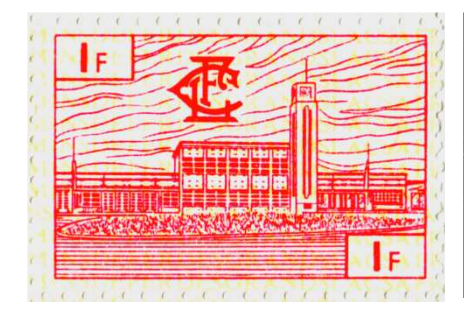
Kabalo, jusqu'alors point de rupture de charge en pleine brousse du Katanga, devint après la jonction avec le K.D.L. un important nœud ferroviaire. Une gare imposante y fut construite et inaugurée en 1956.

Les timbres du C.F.L. mesurent 40 x 27 mm, sont dentelés 10 x 10. Ils sont imprimés sur un papier jaunâtre. Ils représentent la gare de Kabalo, surmonté du sigle C.F.L. de la compagnie et portent dans deux rectangles, en haut à gauche et en bas à droite, la valeur en Francs.

Cinq valeurs ont vues.

- 1 F rouge
- 2 F vert-eau
- 10 F marron-gris
- 20 F marron
- 50 F rouge-rose

(Collection privée)











Les couleurs sont assez proches : deux roses foncé et deux marrons pour les timbres connus.

Logiquement, comme dans les séries du B.C.K. ou des Vicicongos, il devrait exister un 5 Fr et un 100 Fr, mais ceux-ci n'ont jamais été vus à l'heure actuelle.

III. Variétés :

Il n'y a qu'une seule variété connue. Il s'agit du timbre de 50 Fr surchargé avec la mention: "Valeur Ramenée a 1.-Fr.".

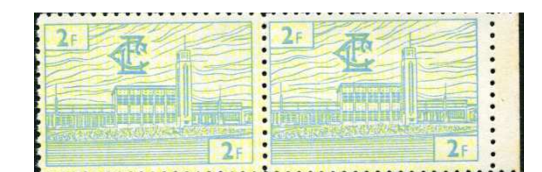
Ceci devait servir à remplacer les timbres à 1, épuisé.

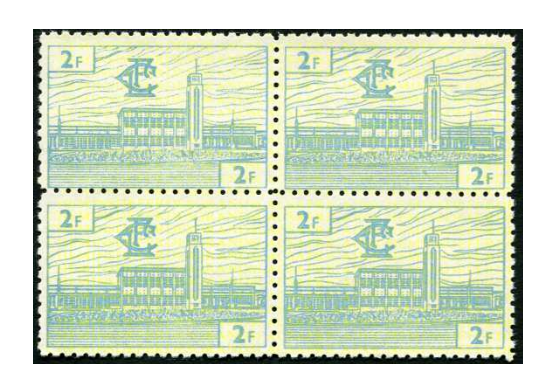
(collection privée)



IV. Les ensembles :

Il existe des ensembles de 2, 4, 5 et 8 timbres en neuf et un bloc de 4 en oblitéré.



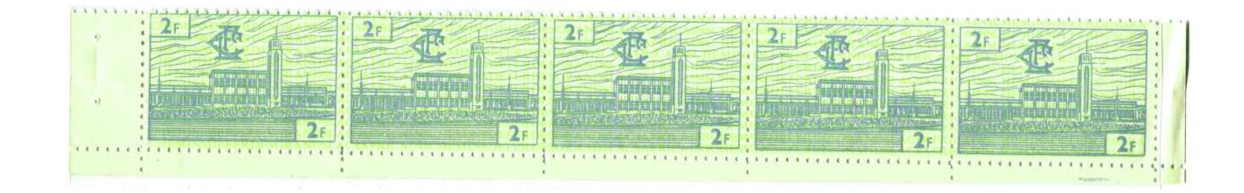




(Collection privée)



(Collection privée)



La bande de 5 timbres avec bord de feuille que je possède permet d’affirmer que les feuilles étaient en multiples de 5. (25 ?, 50 ?) . On ne connaît aucune feuille complète.

V. Utilisation :

Ces timbres étaient apposés par les services d’acceptation sur des documents d’expédition à taxation simplifiée couvrant en particulier les expéditions en trafic intérieur de vivres frais vers tous les points du réseau concerné.

Aucun de ces documents n’a été vu jusqu’à présent.

VI. Faux ou imitation :

Il n'existe pas de faux timbres du C.F.L. car ceux-ci ont une particularité unique qui les rend infalsifiables.

La lumière d'une lampe fluorescente au phosphore fait apparaître sur la hauteur d'un timbre et débordant sur les timbres voisins, l'inscription en attaché « CHEMINDEFERDESGRANDSLACS-AFRICAINS » en jaune-vert fluo, sur 11 lignes horizontales.



VII. Les oblitérations connues :

A. Voies ferrées. (VF)

Les marques de chemins de fer peuvent se grouper en neuf types :

- Type VF/I. — Deux rectangles concentriques avec la date dans le rectangle central et la légende GARE DE dans la partie supérieure et le nom de la gare dans la partie inférieure du pourtour (34 X 20 mm.).





- Type VF/II. — Deux rectangles concentriques avec la date dans le rectangle central et la légende GARE dans la partie supérieure et le nom de la gare dans la partie inférieure du pourtour (34 X 20 mm.).





- Type VF/III. — Deux rectangles concentriques avec la date dans le rectangle central et le nom C.F.L. dans la partie supérieure et le nom du tronçon dans la partie inférieure du pourtour (34 X 20 mm.).





- Type VF/IV. — Deux rectangles l'un dans l'autre mais celui de l'intérieur décentré vers le bas, avec la date dans le rectangle central et le nom de la gare au-dessus de celui-ci dans l'espace entre les deux rectangles (31 X 18 mm.).

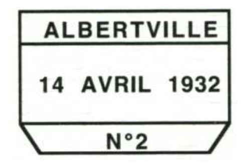




- Type VF/V. — Un rectangle à quatre coins coupés contenant sur deux lignes les initiales C.F.L. et la date (29,5 x 16 mm).



- Type VF/VI. - Un rectangle à pans inférieurs coupés, divisé en trois compartiments par deux lignes horizontales ; dans les compartiments supérieur, central et inférieur, respectivement le nom de la gare, la date et une indication de service (31 X 20 mm.).



- Type VF/VII. - Un cachet circulaire (de 30 mm. environ) avec dans la partie haute l'inscription KIBOMBO et au centre, entre deux fleurons, la date. On ne connait que la partie supérieure car il n'a rencontré qu'une seule fois, frappé partiellement sur un timbre isolé (1920).



(cfr Dufour : cinquante ans d'histoire postale)

- Type VF/VIII. - Un rectangle à pans coupés de 31 X 22 mm, divisé horizontalement en trois compartiments, portant respectivement C.F.L. / date (1912) / M.O.I. On en ignore l'usage.





- Type VF/IX. – Un rectangle divisé par deux traits en trois intervalles, dans celui du haut, le nom C.F.L., au milieu la date et dans celui du bas, le nom de la ville ou gare (32 x 25 mm). C'est le seul vu sur timbres du C.F.L..





(Collection privée)

Ont été vu :

— Au type VF/I. ; Kongolo (1927) ; Ponthierville (1929) : Kabalo (1931) ; Albertville ;
— Au type VF/II. ; Albertville (1921, 1931) ;
— Au type VF/III. ; C. F. L. 3e tronçon (1932) ;
— Au type VF IV. ; Stanleyville (1929) ; Ponthierville (1931, 1932) ;
— Au type VF/V. ; diverses gares non nommées (1930) ; Kindu (le nom KINDU frappé séparément) ;
— Au type VF/VI. ; Albertville (1930) ;
— Au type VF/VII. ; Kibombo (1920) ;
— Au type VF/VIII. ; M.O.I. (1912, 1932) ;
— Au type VF/IX. ; Albertville-Gare (1960).

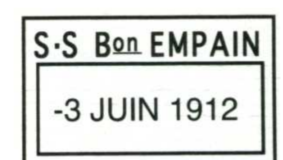
B. BIEFS NAVIGABLES. (BN)

Des bateaux appartenant au C. F. L. assuraient le transport entre les différentes têtes de lignes des tronçons ferroviaires détaillés ci-dessus. Ils utilisaient les biefs navigables du fleuve :

- entre Ponthierville et Kindu,
- entre Kongolo et Bukama, sur lequel vient se greffer le Lac Kisale,
- entre Pene Malamba et Kasongo.

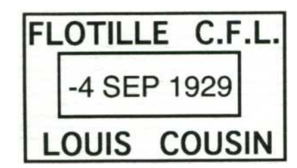
On trouve des traces postales de l'exploitation de ces parties navigables sous forme de marques de bateaux ou de ports. Ces marques peuvent se grouper en cinq types:

- Type BN/I. — Deux rectangles l'un dans l'autre mais celui de l'intérieur décentré vers le bas, avec la date dans le rectangle central et le nom de la gare au-dessus de celui-ci dans l'espace entre les deux rectangles (31 X 18 mm.).





- Type BN/II. — Deux rectangles concentriques avec dans le rectangle central la date, dans la partie supérieure du pourtour les mots FLOTILLE C.F.L., dans la partie inférieure le nom du bateau (34,5 X 20 mm.).





- Type BN/III. — Un rectangle à pans coupés divise en trois compartiments par deux lignes horizontales ; dans les compartiments supérieur, central et inférieur, respectivement les mots MARINE C. F. L., la date entre deux fleurons et le nom du bateau (29 X 19 mm).





- Type BN/IV. — Un rectangle à pans coupés, divisé en trois compartiments par deux lignes horizontales ; dans les compartiments supérieur, central et inférieur, respectivement les mots FLOTILLE BIEF, la date entre deux fleurons et le nom du port (29 X 19 mm).





- Type BN/V. — Un rectangle à bords arrondis, divisé en trois compartiments par deux lignes horizontales ; dans les compartiments supérieur, central et inférieur, respectivement une indication relative au bief, la date entre deux fleurons et le nom du port (34 x 20 mm).



(cfr Dufour : cinquante ans d’histoire postale)

Ont été vu :

— Au type BN/I. ; « S.S. B°" van Eetvelde » ; « S.S. B°" Delbeke » (1912, 1914) ; « S.S. B°" Ed. Empain » (1912) ; « S.S. Aug. Adam » (1922) ;

— Au type BN/II. ; bateaux « Louis Cousin » (1921, 1928, 1929) ; « P^{ce} Marie-Josée » (1921) et « B^{0}" Janssens » (1922, 1929) ;

— Au type BN/III. ; bateaux « Prince Léopold » (1924, 1933, 1935), « Prince Charles » (1931, 1935) et « Charles Liebrechts » (1931) ;

— Au type BN/IV. ; FLOTILLE BIEF/ KASONGO (1930) ;

— Au type BN/V. ; BIEF SUPERIEUR / KADIA (1931) ; plus un cachet linéaire KADIA - KIKONDIA (sur timbres de 1915).

C. Lac Tanganika. (LT).

Le C. F. L. assurait le transport sur le lac Tanganyika entre Albertville, Kigoma, Uvira et Usumbura. II disposait à cet effet, entre autre, des bateaux : « Duc de Brabant », « Baron Danis », « Urundi », « Tanganyika » et « Vengeur » (ex-« Delcommune »). Ces marques peuvent se grouper en trois types:

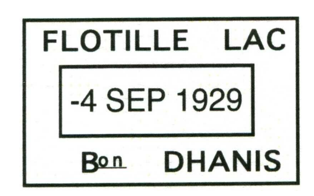
- Type LT/I. — II était utilisé pour la navigation sur le lac un cachet général circulaire de 26 mm., portant au centre un cartouche hexagonal avec la date, en haut les initiales C. F. L., en bas une étoile (1926).



(cfr Dufour : cinquante ans d'histoire postale)

- Type LT/II. — Deux rectangles concentriques avec dans le rectangle central la date, dans la partie supérieure du pourtour les mots FLOTILLE LAC, dans la partie inferieure le nom du bateau (34,5 X 20 mm.).

Deux bateaux se servaient de ce cachet particulier, identique au type BN/II des biefs navigables, c'était le «Baron Dhanis » et le « S.S Duc de Brabant » . (Abbé G.Gudenkauf)

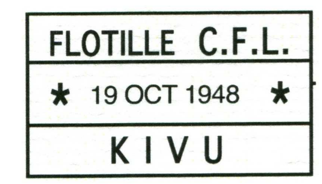






- Type LT/III. . — Un rectangle à pans coupés de 34,5 X 20 mm, divisé horizontalement en trois compartiments, portant respectivement FLOTILLE C.F.L. / date (1948) entre deux petites étoiles/ le nom du bateau.

Ont été vu :





— Au type LT/I. ; cfr Dufour : cinquante ans d'histoire postale ;

— Au type LT/II. ; bateaux: «Baron Dhanis » (1928, 1929, 1934) ; « S.S Duc de Brabant » (1932) ;

— Au type LT/III. ; bateau « Kivu » (1948).

D. SERVICE MEDICAL (SM)

Il existe un cachet du Service Médical du C.F.L.. Il n'a été vu que pour l'hôpital de Niemba.

- Type SM/I. — Deux rectangles concentriques avec dans le rectangle central la date, dans la partie supérieure du pourtour les mots S.M.C.F.L., dans la partie inferieure le nom de l'hôpital (34,5 X 20 mm.).





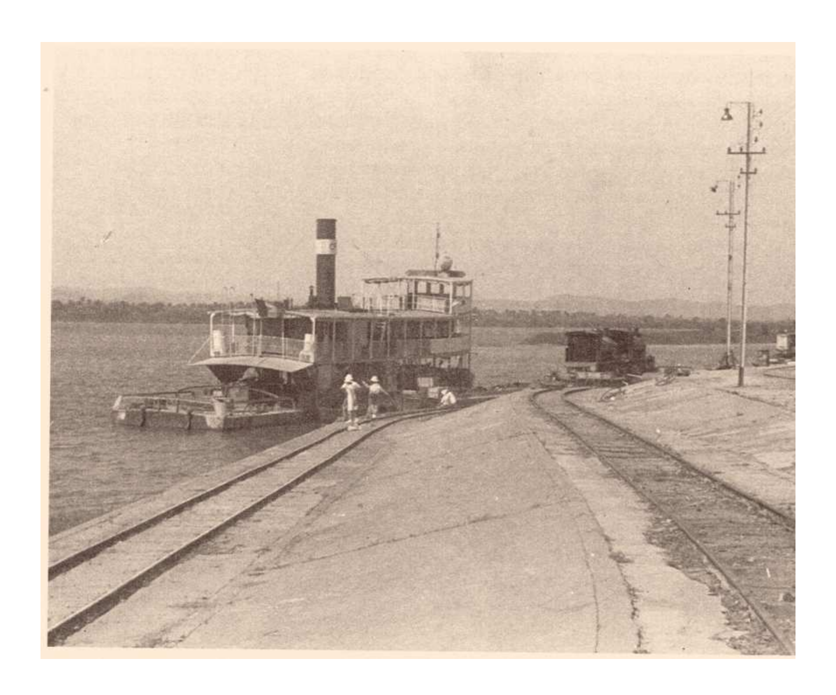
ci-dessous, deux lettres à en-tête C.F.L. de la Marine des Grands Lacs.



VIII. Les courriers avec oblitération C.F.L. :

Courrier intérieur, expédié de Kongolo le 13 juin 1921, à destinantion de Kigoma. Passage par Albertville le 22 juin 1921. Au dos : cachet d'arrivée à Kigoma le 24 juin 1921 (cachet télégraphique). (Collection privée).

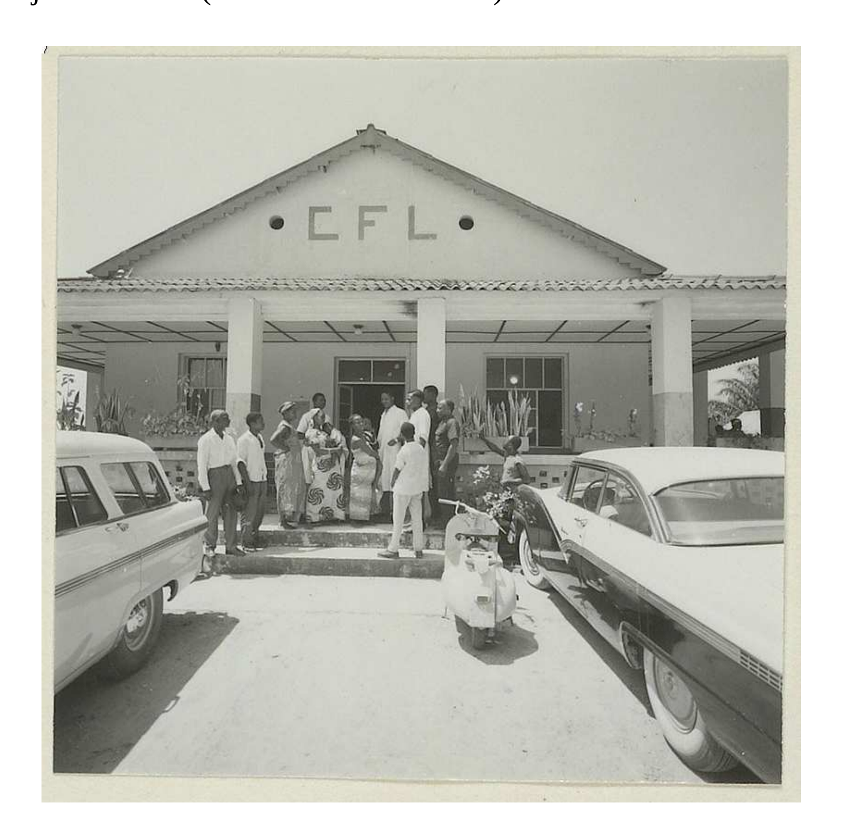
Affranchissement de 50 c. par 5 x 10 c. Mols Bingues 1915. Trois sont annulés avec le cachet de Kabalo (13 juin 1921) et deux lors du passage par Albertville (22 juin 1921). A bord du navire sur le bief navigable entre Kongolo et Bukama, ils sont également oblitérés avec le cachet BN/II « P^{ce} Marie-Kosé » (16 juin 1921).



Le S/S "P^{ce} Marie-José" à quai à Kongolo (juin 1954).

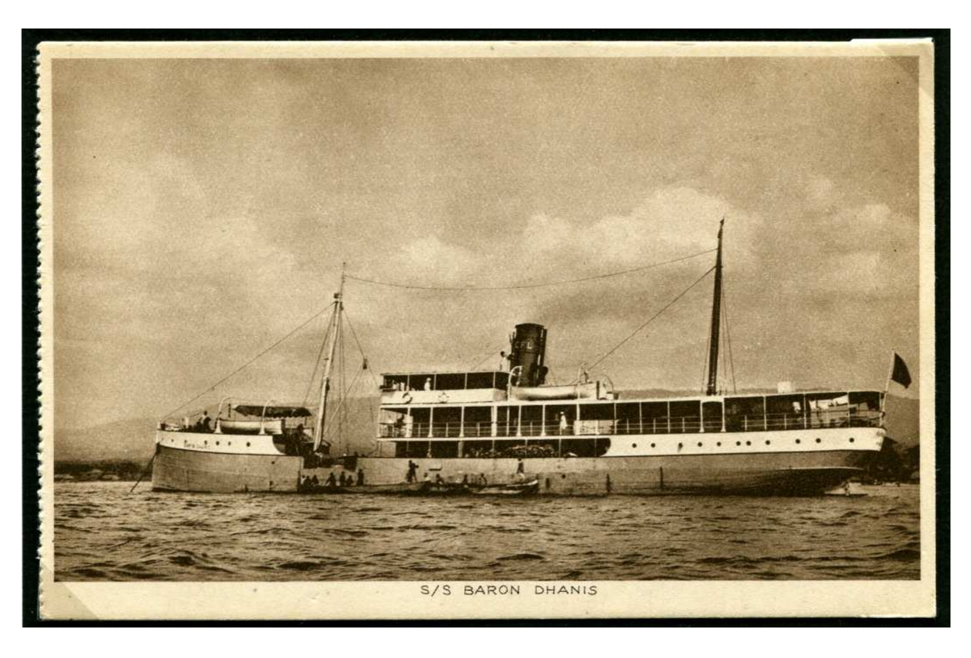


Carte-vue expédiée le 27 décembre 1921 de Kongolo à destination du Docteur Daniel, médecin à l'hôpital du C.F.L. de Niemba, près d'Albertville. Cachet de transit d'Albertville le 31 décembre et arrivée à l'hôpital le 1 janvier 1922 (Cachet du S.M.C.F.L.).



Hôpital C.F.L., probablement celui de Kindu.

Carte-vue écrite à Uvira le 17 août 1928 et expédiée vers Uccle (Belgique). Annulation manuscrite.
Passage par le Lac Tanganika le 18 août et Kigoma le 21 août 1921.
Au recto, cachet LT/II « Bon Dhanis » (18 août 1921).





Lettre en provenance de Zanzibar (20 juin 1929) via Dar Es Salam et Albertville à destination de Malemba N'Kulu. Le timbre, oblitéré à Zanzibar, a reçu une cachet complémentaire « Bon Janssens » le 21 juillet 1929 sur le bief navigable du Lualaba entre Kongolo et Bukama. Cette lettre est entrée au Congo Belge par Albertville via le Lac Tanganyika, à pris ensuite le chemin de fer vers Kabalo et est parvenue à Malemba N'Kulu par le bateau sur le Lualaba.

(Collection privée).



Le s/s "Baron Janssens" sur le slipway de Kongolo.

Courrier expédié à bord du remorqueur « Kivu » pas son capitaine Coeurderoi, à destination de sa famille à Herstal (Belgique). Cachets de passage d’Albertville (22 octobre 1948) et Élisabethville (24 octobre 1948). Mention manuscrite au dos : « reçu le 29 oct 1948 ».

Deux griffes linéaires « Paquebot » sur les timbres et cachet LT/III au dos.



IX. Port de Kigoma :

Le port de Kigoma, situé sur la rive Est du Lac Tanganyika, apposait sur le courrier traversant le lac en provenance ou à destination du Congo, un cachet linéaire de grande dimension PAQUEBOT. Ce cachet servait d'oblitération dans le cas où des lettres originaires du Congo avaient été remises au bateau sans être oblitérées au départ.

Ce cachet se rencontre en diverses grandeurs allant de 40 à 45 mm. On trouve assez souvent le cachet de 45 mm mutilé, les dernières lettres n'ayant pas marqué.

On rencontre cette marque de 1936 à 1939.





Cachet linéaire de 40 mm, Hosking type 1308, 1930-1936.



Cachet linéaire de 45 mm, Hosking type 1309, 1931-1941.



Lettre à destination de Gand (Belgique). Passage par Kigoma le 4 mai 1936.

Cachet linéaire PAQUEBOT de grande dimension (40mm.) du port de Kigoma.

Au dos: Cachet de passage par Dodoma, ville avec aéroport desservi par les Imperial Airways.

Lettre à destination de Bruxelles (Belgique). Passage par Kigoma le 3 août 1936.

Cachet linéaire PAQUEBOT de grande dimension (40 mm) du port de Kigoma.

Au dos : Cachet de passage de Dodoma, ville avec aéroport desservi par les Imperial Airways.

X. Rareté et cote :

Les timbres du C.F.L. représentent la gare de Kabalo et celle-ci n'a été inaugurée qu'en 1956. Le seul cachet trouvé sur ces timbres date de 1960. La taxation en régime « petits Colis » n'a connu qu'une courte période d'activité et les archives ont été détruites.



Un bord de feuille d'un bloc de 4 avec numérotation indique le chiffre 00018. Ceci laisse supposer un tirage restreint.

Une surcharge sur le timbre de 50F ramenant sa valeur à 1 Fr, indique un manque de petites valeurs à un certain moment et pas de réimpression.

Tous ces éléments laissent supposer un tirage réduit et un usage de courte durée. Ceci expliquerait la grande rareté de ces timbres.

Ce sont uniquement les valeurs de 2 Fr qui se rencontrent. Il y a encore peu on mettait en doute l'existence des autres valeurs.

Les 2 Fr restent toutefois rares. Les autres valeurs sont elles exceptionnellement rares, encore plus en blocs ou ensemble. Un ensemble, bloc de 4 avec un timbre isolé, du 2 Fr est en vente sur un site d'enchère pour la somme de 800€ (octobre 2014).

Les cachets C.F.L. sont également rares. Je n'ai vu qu'une seule fois des offres pour ces cachets.

Du courrier avec des oblitérations de service se vend à partir de 200 €.

Les oblitérations au type BN/I. ; « S.S Baron van Eetvelde », « S.S Baron Delbeeke », « S.S Baron Ed. Empain » et ou type BN/II « S.S Aug. Adam », sont extrêmement rares. Elles sont vendues plus de 200 €.







- Cachet BN/I « S.S. Bon DELBEEKE » sur COB 56 (6 mai 1912).

- Cachet BN/II « S.S. AUG ADAM» sur COB 91 (30 juin 1922) avec griffe linéaire d'escale de MULONGO (Nord du lac Kisale).

- Cachet BN/I « S.S. Bon EMPAIN» sur COB 56 (3 juin 1912).

XI. Conclusions:

C'est à peine croyable qu'une société telle que le C.F.L. avec son important réseau, disposant de tant de stations, ports et navires, et de plus situé sur la voie nationale, ait laissé si peu de traces dans l'histoire postale du Congo Belge.

De ce fait, tout support philatélique se rapportant au C.F.L. est rare ou extrêmement rare.

Les timbres du C.F.L. mériteraient de figurer dans le C.O.B. au même titre que les colis postaux des Vicicongos et du B.C.K..

Un grand merci à Patrick Maselis pour son amicale coopération et à Madame L. S. pour m'avoir permis de découvrir sa collection unique et splendide de timbres du C.F.L..



(Collection SNCB)

Bibliographie :

- Société Auxiliaire de Crédit ; La Compagnie des Chemins de Fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains, 1912.
- F. Lebbe ; Au fil du rail, 1950.
- Société des Chemins de Fer Vicinaux du Congo ; Congo Nil, 1950.
- La revue Coloniale Belge ; Le Jubile de la Compagnie des Chemins de Fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains, 1952
- Institut Royal Colonial Belge ; Biographie Coloniale Belge, Tome III, 1952.
- D. Coppieters ; Les chemins de fer au Congo et en Afrique, 1957.
- J. Du Four ; Congo, cinquante ans d'histoire postale, 1962.
- revue « Tuma Mussua », 1994.
- R. H. Keach; revue du B.C.S.C. ; C.F.L. stamps, juin 1995.
- Le Rail au Congo Belge, tome I, II et III, 1993, 1999, 2008.

- http://www.albertville.be/
- http://marinebelge.be/
- http://www.photoship.co.uk/

SUMMARY:

The “Compagnie des Chemins de Fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains », abbreviated C.F.L., provided transport between Kabongo - Kabalo- Stanleyville and Kabalo- Albertville - Lake Tanganyika by rail and river vessels since 1906.

C.F.L. stamps were created after 1956 and had a limited edition and a short period of validity. This explains why they are so rare with values other than 2 F extremely rare. Cancels of service station or vessels are also rare and some extremely rare.

These stamps deserve to be in the COB alongside with the BCK or Vicicongos parcel post.

SAMENVATTING:

De “Compagnie des Chemins de Fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains », afgekort C.F.L., verzekerde vanaf 1906 het vrachtvervoer tussen Kabongo - Kabalo- Stanleystad en Kabalo- Albertville - Tanganyikameer per spoor en rivierschepen.

C.F.L. Postzegels werden na 1956 vervaardigd en hadden een kleine oplage en een korte geldigheidsduur. Dit is de reden waarom ze zo zeldzaam zijn, met waarden buiten 2 F uiterst zeldzaam. Station- en schepenstempels zijn ook zeldzaam en sommige uiterst zeldzaam.

Deze zegels verdienen in de COB te vershijnen samen met de andere postpakketten van BCK of Vicicongos.